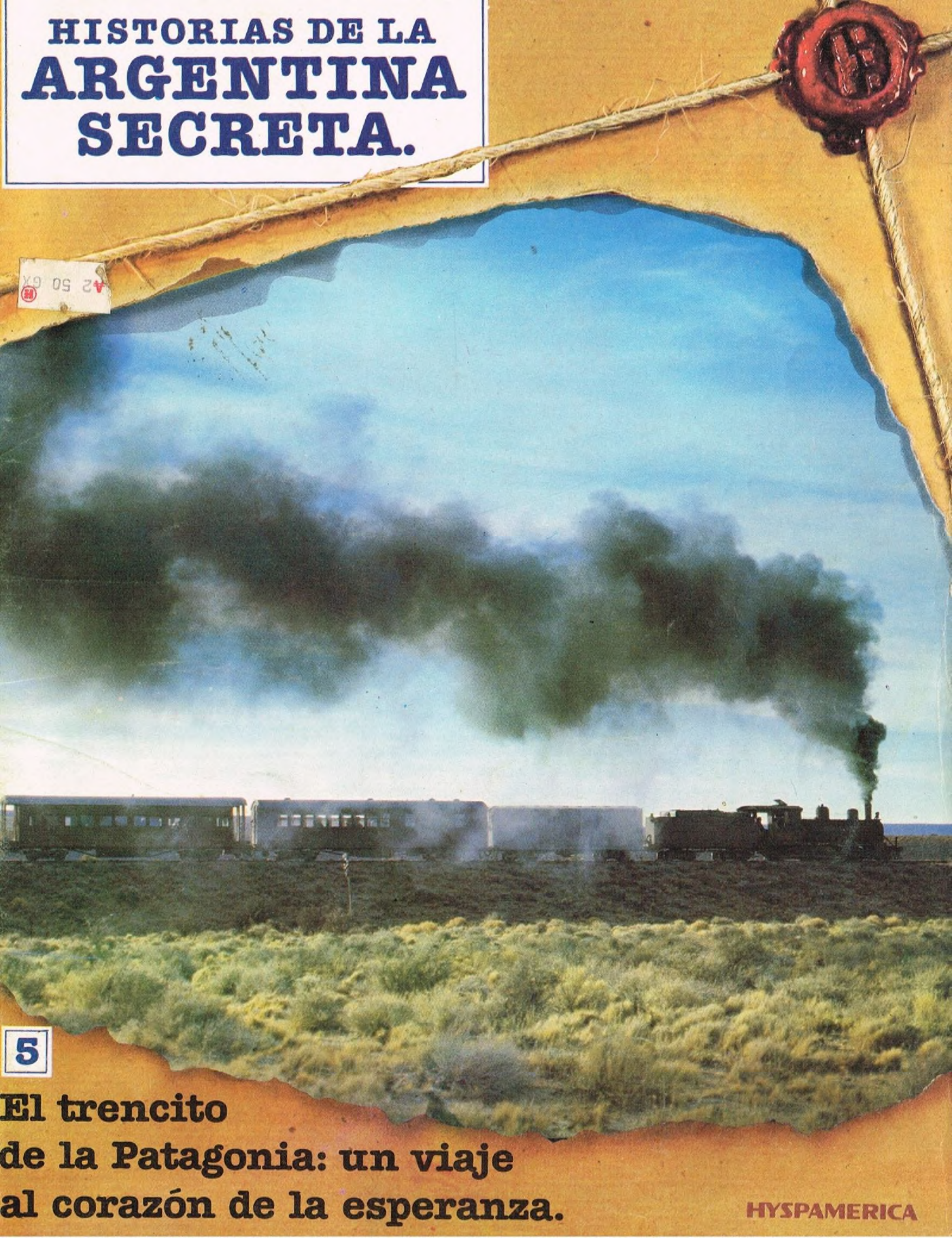
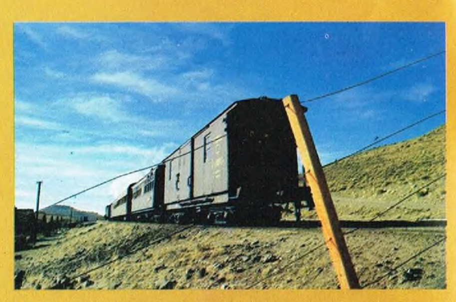

HISTORIAS DE LA
ARGENTINA
SECRETA.
5
El trencito
de la Patagonia: un viaje
al corazón de la esperanza.
HYSPAMERICA

HISTORIAS DE LA ARGENTINA SECRETA.

PLAN DE LA OBRA

HISTORIAS DE LA ARGENTINA SECRETA es una colección documental de cien fascículos que aparecerán semanalmente. Cada veinte fascículos se formará un tomo. Las tapas para encuadernarlos saldrán a la venta con los números 20, 40, 60, 80 y 100. Con las contratapas de cada fascículo se podrá encuadernar, al finalizar la obra, el **ATLAS DE LA ARGENTINA REAL** que contendrá, además, **LA ARGENTINA EN CIFRAS,** amplia colección de datos, estadísticas, descripciones físicas, sociales y económicas de las provincias argentinas. Se incluirán también mapas de valor histórico y geográfico de relevante importancia. Las tapas para encuadernar el **ATLAS DE LA ARGENTINA REAL** se pondrán a la venta al promediar la colección.



Cómo llegar: *Ingeniero Jacobacci, en la provincia de Río Negro, une la trocha angosta con la línea Buenos Aires-San Carlos de Bariloche del Ferrocarril Roca. Es posible llegar allí desde Neuquen o General Roca a través de un camino de ripio muy transitable que, además, invita a la aventura.*

Editor:
Raúl E. Paggi.

Consejo editorial:
Jorge Lebedev, Doctor Alcides Lorenzo, Ingeniero Alejandro Lorenzo, Stella Paggi.

Directores generales de la obra:
Otelo Borroni y Roberto Vacca.

Redactores:
Jorge Anitua, Carlos Inza, Diego Lagache.

Fotógrafos:
Ignacio Corbalán, John Fernandes, Jorge Vilariño.

Coordinadora editorial:
Haydée Valero.

Coordinadora de viajes:
Susana Tenreiro.

Diseño:
Lorenzo Amengual, Daniel Sozzani.

Cartógrafos:
Daniel Marín, Pedro Rotay.

Documentadora cartográfica:
Noemí Casset.

Jefe de diagramación:
Víctor Sarracino.

Diagramación y armado:
Pedro Charab, Luis Armando Castelvi.

Corrección:
Aurora Chiaramonte.

Jefe de producción:
Juan Carlos Calderoni.

Asistente de producción:
Francisco Antonio Ursino.

Producción gráfica:
Paulina Elissetche.

Recopilación de videotapes:
Mario Stillitani.

Editado por:
Hyspamérica Ediciones Argentina S.A.
Corrientes 1437, 4° piso
(1042) Buenos Aires
Tel. 46-4385/4419/4484

Distribución
Capital Federal:
Distribuidora Rubbo S.R.L.
Garay 4226/8, Buenos Aires
Tel. 923-4725

Interior
Hyspa Distribuidora S.A.
Corrientes 1437, 5° piso, Buenos Aires
Tel. 46-3904/4404

Canje por tomos encuadernados
Hyspamérica Ediciones Argentinas S.A.
Corrientes 1437, 5° piso
Buenos Aires
Tel. 46-6249/5197/4591

Fotocomposición:
Gráfica Publicitaria
Rivadavia 2358,
Tel. 47-0141/3239/48-4112

Fotomecánica:
Offset Plus Fotocromos sistema scanner laser
Comodoro Rivadavia 878, Bernal, Prov. Buenos Aires Tel. 252-8794.

Impresión:
Talleres Gráficos Ernesto Zeiss S.A.I.C.
Belgrano 4065/67 (1210) Buenos Aires
Tel. 981-5656/2731

ISBN: 950-614-496-6
ISBN: 950-614-497-4 (Tomo I)
Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723.

La presente publicación se ajusta a la cartografía oficial, establecida por el Poder Ejecutivo Nacional a través del IGM, ley 22.963 y fue aprobada por expediente número GGG 4020/101 de fecha 25 de agosto de 1986.

El trencito de la Patagonia: un viaje al corazón de la esperanza.



**Es una de las reliquias ferroviarias más raras del mundo.
Funciona arrastrado por viejas locomotoras a vapor.
Su trocha es de apenas 75 centímetros.
Cumple una función social de características únicas en el Sur.**

En la estación de Ingeniero Jacobacci comienza la aventura. Los pasajeros saben que les aguarda una dura travesía. El frío y la soledad son la compañía habitual. Pero también incentivos que fomentan la comunicación y la camaradería en los vagones.



Luis García parece no sentir frío. La mañana otoñal no hace mella en su organismo, acostumbrado al clima patagónico y a las largas, a veces penosas travesías por las estepas y las cerradas curvas de la precordillera. Porque Luis García, un vecino de Ingeniero Jacobacci, en Río Negro, es responsable de conducir una de las más extrañas reliquias ferroviarias del mundo: el trencito de trocha angosta que une esa localidad con la chubutense ciudad de Esquel, ubicada unos 400 kilómetros más al sur y al oeste.

Esa madrugada de mayo, como tantas otras, don Luis parece tan concentrado en su trabajo que permanece insensible al sol que emerge en el horizonte, un pálido naranja que tiñe la mole metálica de la locomotora Henchell. Una máquina de origen alemán que él domina con la solvencia que sólo poseen aquellos viejos conocedores del oficio. Hombres que llevan años en la brecha, y que por sobre



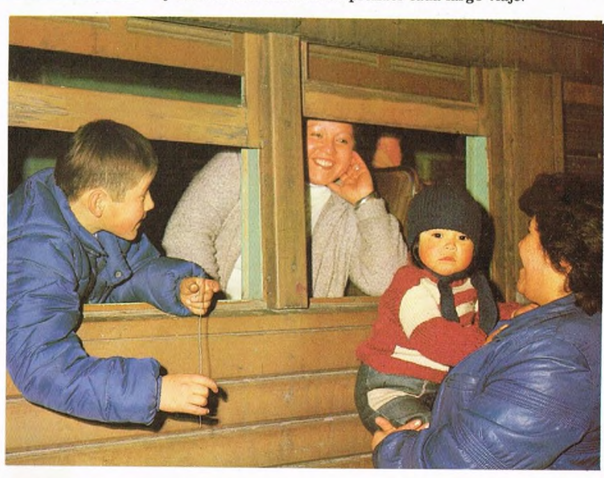
Los pobladores de la región lo llaman «La trochita». Es una presencia insustituible, un nexo con el resto del país.

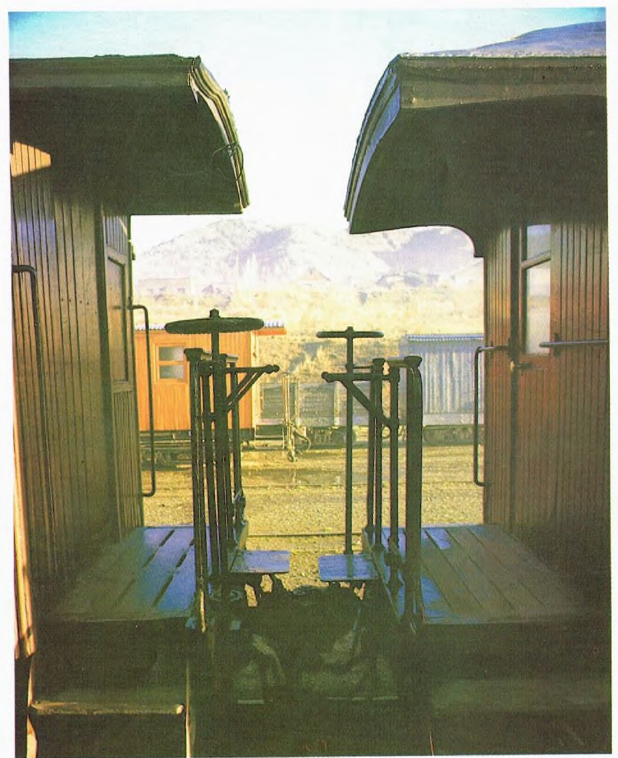




Lugareños y mochileros son los pasajeros típicos. Muchas veces son estudiantes que por primera vez salen a conocer el país. El trencito vincula realidades muy diferentes. Paisajes, por cierto, imprevisibles. En los galpones ferroviarios las viejas locomotoras son mantenidas en perfecto estado y reabastecidas de agua y combustible antes de emprender cada largo viaje.

todas las cosas la aman y respetan al saber que esa tarea, en apariencia fácil y hasta rutinaria, guarda implicancias mucho más profundas que la de cubrir un determinado recorrido y cobrar un sueldo por ello. García, al igual que todos los patagónicos, no ignora que las comunicaciones son el punto más débil de esa inmensa y despoblada región del país. Sabe, en consecuencia, que su misión no se agota en conducir la Henchell por su angosto camino de hierro. Intuye que su presencia se convertirá, inevitablemente, en hábito para los escasos pobladores del trayecto. Quizás en la buena noticia que sólo el trencito puede trasmitir. O en la salvación para algún enfermo grave. Se trata del único medio de transporte, en fin, capaz de arriesgarse por esos desérticos parajes en los gélidos meses del invierno. Durante esas jornadas la temperatura desciende con facilidad hasta los veinte grados bajo cero, y la nieve cubre el paisaje.





Construir este ramal demandó años. Un tenaz esfuerzo que dio sus frutos.



Los asientos y ventanillas parecen de un convoy de juguete. Desde éstas se ve, sin embargo, un horizonte sin límites.



Los vagones son piezas casi artesanales. La velocidad no supera los 40 kilómetros por hora. El paisaje es bello y desolado.



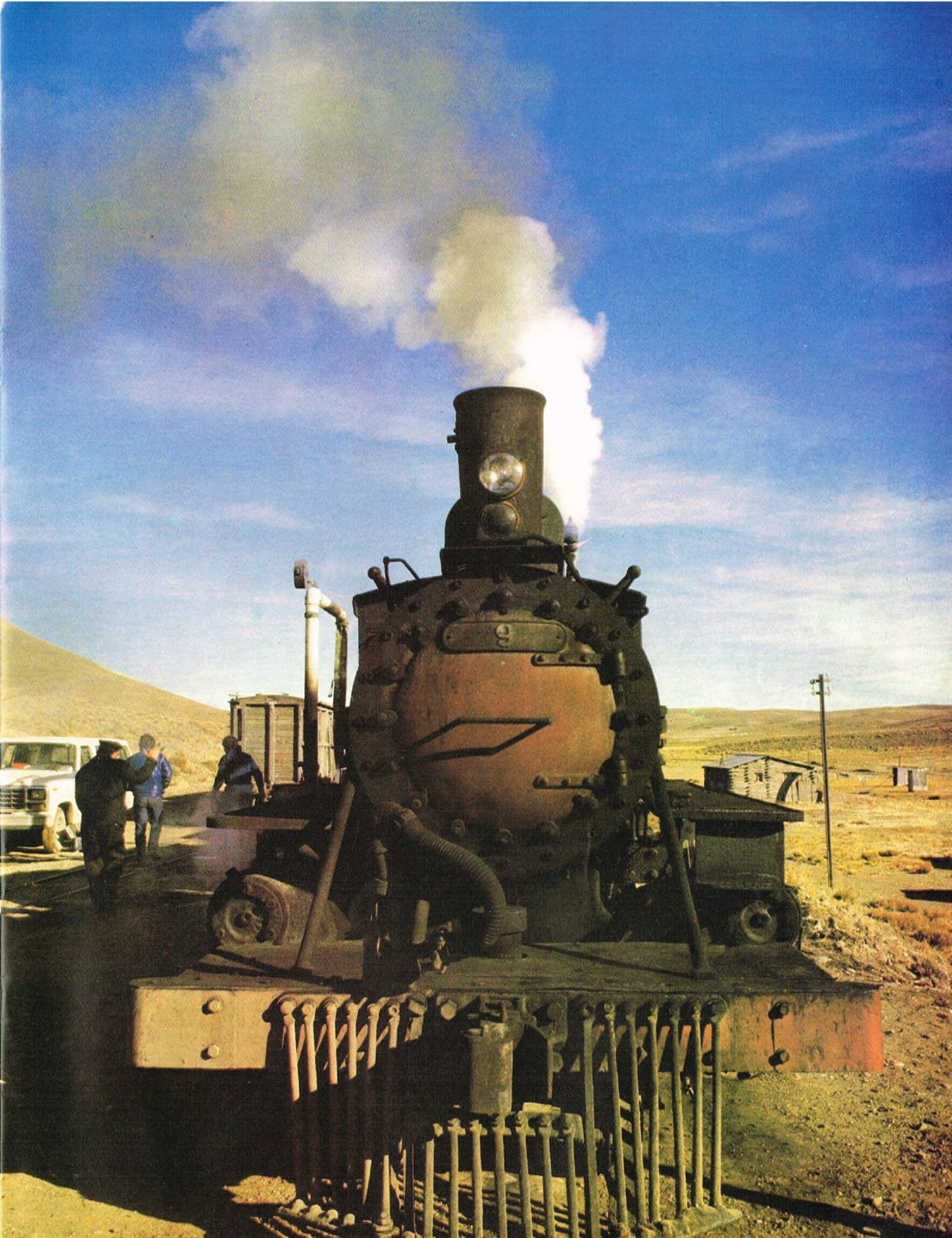
Por esa razón, ya sea García o cualquier otro de estos audaces trabajadores del riel, serán siempre ellos los mejores guías para realizar este extraño viaje al corazón de la Patagonia. Un viaje que en este caso se hizo para descubrir los misterios de sus extensas, casi infinitas soledades. Travesía por cierto poco convencional, a bordo de este simpático tren. Hacia territorios poblados de esperanzas, castigados por los vientos. Y tan injustamente olvidados por los argentinos de regiones más favorecidas.

Una reliquia del pasado.

«La trochita», como la llaman casi sin excepción los lugareños, es una verdadera reliquia que atrae a curiosos, turistas, y excéntricos buscadores de emociones que viajan por el mundo. Fanáticos que van a la caza de algunos trenes, como lo haría un anticuario al rastrear una remota pieza de porcelana china. Y entre estas rarezas para exquisitos, el trencito de la Patagonia no se queda atrás.

Sus locomotoras a vapor son unas de las pocas que aún circulan por el país. Y unas de las escasas que quedan en el mundo. El servicio, inaugurado el 25 de mayo de 1945, surgió como consecuencia de la ley de Fomento de Territorios Nacionales, dictada dos décadas antes, en 1922. La obra –otro caso arquetípicamente argentino– tardó veintitrés años en concretarse.

Claro que su construcción no fue precisamente un paseo. Un ya histórico informe de la compañía constructora, elevado en el año 1942, señalaba algunos de los inconvenientes surgidos durante la realización del ramal: *«Su avance se estima apreciable* –decía el parte– *máxime si se tiene en cuenta factores adversos, tal como lo ha sido un invierno particularmente severo, que hizo necesaria la suspensión temporaria de los trabajos de movimiento*



Un mate o un truco. Quizá un corto diálogo. Todo sirve para matar el tiempo.



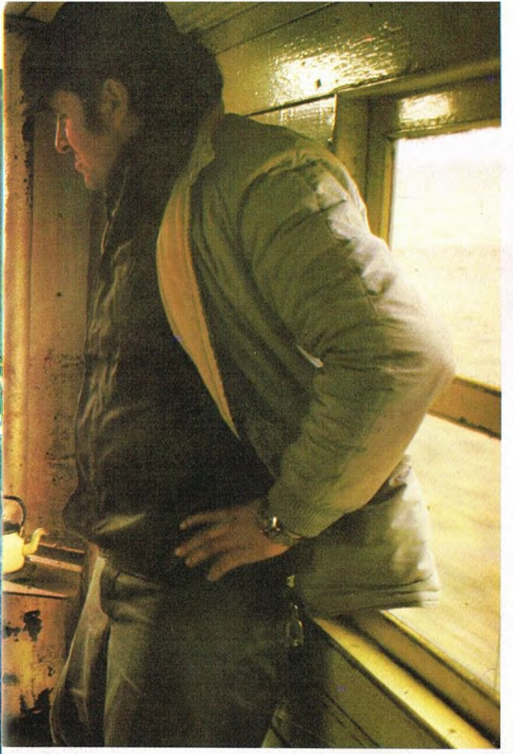
El agudo silbato del tren se aguarda con impaciencia. Anuncia la llegada de noticias, recados o encomiendas. De seres ansiosamente esperados. También puede significar el preámbulo de una soledad no deseada. De una triste despedida.



de tierra y que originó, por la extraordinaria precipitación de nieve, un considerable recargo en las tareas de conservación de la vía».

Pero más allá de estos contratiempos, en todo caso algo común para los patagónicos, lo que vale es el resultado final: un camino férreo de 401 kilómetros de largo, en una vía de 75 centímetros de ancho donde circulan trenes que con sus ya mitológicas locomotoras y sus diminutos vagones tardan catorce horas en unir las estaciones terminales. Tiempo suficiente como para que las cuadrillas puedan hacer sus tareas de mantenimiento sin sobresaltos, sin apuros, y con esa eficiencia que a lo largo de los años –y de la vía– permitió que el servicio rindiera múltiples beneficios a los pobladores de esta región.

Junto con el tren que une Río Turbio con Río Gallegos transportando carbón desde el yacimiento hasta el océano Atlántico, este trencito es sobreviviente de una era de tracción a vapor en los ferrocarriles argentinos. En el Maitén, precisamente, funciona uno de los dos talleres ferroviarios de-





El Maitén es una de las paradas importantes de la larga travesía. Allí los pasajeros pueden desentumecer sus piernas, mientras empleados de la estación realizan el reabastecimiento.



dicados exclusivamente a reparar locomotoras de este tipo. El otro lo administra Yacimientos Carboníferos Fiscales, en Santa Cruz.

Anécdotas de viajes.

Está por comenzar uno de los tantos viajes de «La trochita». Lo primero que llama la atención es el tamaño de los vagones y sus asientos, semejantes a los de un convoy de juguete. Mochileros y lugareños –casi por definición los viajeros tipo, los pasajeros obligados del trencito–, luchan por acomodar sus piernas y alguno de ellos, de estatura mayor que la normal, termina por extenderlas al estrecho pasillo, con un gesto de alivio.

Ya con el tren en marcha, y al compás del rítmico traqueteo de los rieles, surge el segundo problema, por cierto mucho más preocupante que el primero: ¿quién podrá soportar un frio semejante? La respuesta, por suerte, no tarda en llegar. Algún veterano pasajero será casi siempre el encargado de tomar en sus manos tema tan delicado. Para ello se dedicará con en-



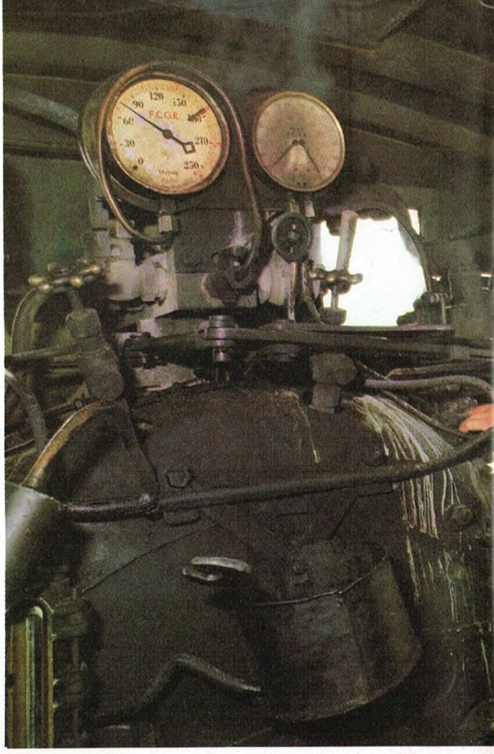


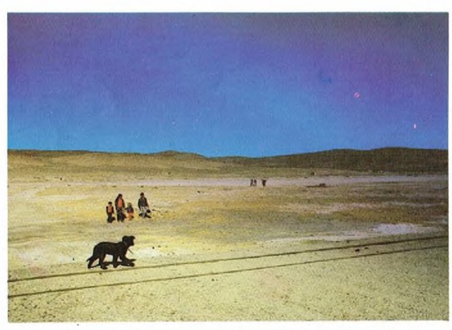
Un servicio, una atracción.

Con el correr del tiempo las viejas locomotoras se fueron desgastando. Han ido perdiendo su ímpetu juvenil, y muchas veces deben tirar «en yunta» los convoyes. También disminuyó el tráfico de carga. El servicio raleó y debió ser reemplazado por más trenes de pasajeros. Hasta los horarios tuvieron que adaptarse a esta declinación. Sin embargo, a pesar de todas las dificultades, este singular testigo de otras épocas sigue impertérrito su marcha, continúa brindando sus servicios a una de las regiones del país que más los necesita. A una población de hombres y mujeres patagónicos que lo han convertido en un aliado incondicional, confiados en que ni la nevada más fuerte de julio podrá detenerlo. El silbato que resuena en el espacio infinito de la meseta es el anuncio de la vida renovada en esas soledades. Los habitantes de la región saben que preservar esta reliquia es un privilegio casi único. Y están dispuestos a defenderlo. Como lo han hecho ante cada amenaza de levantamiento del ramal. Mientras tanto, siguen disfrutando la inefable emoción de contemplar, desde el rítmico traqueteo de los vagones, la sobrecogedora dimensión de la región austral.









Los hombres que trabajan en «La trochita» son conscientes de la importancia de su misión. Maquinistas y guardas saben que no se trata de un tren común y corriente. Que pasajeros y pobladores esperan su llegada con una expectativa poco habitual. Esto ocurre, simplemente, porque a lo largo de su recorrido se encuentra una enorme y desolada región de la Patagonia.



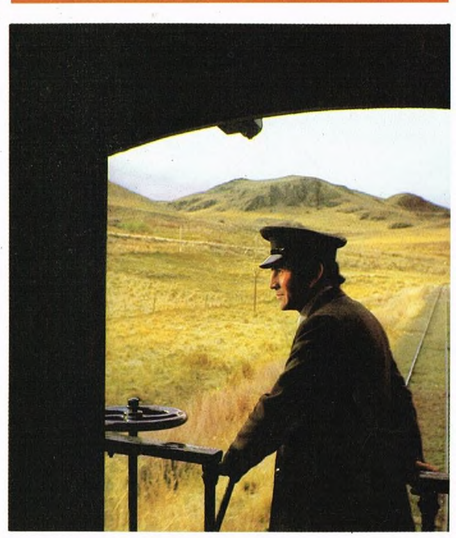
tusiasmo a encender la salamandra de hierro que se encuentra en el centro mismo de cada uno de los vagones. Las estufas sirven también para calentar el agua, preámbulo de las rondas de mate que amenizan el trayecto. Con el correr de las horas, y cuando la intimidad empieza a vencer las barreras, la cocinilla será centro de entretenidas charlas y musa inspiradora para algún mochilero que, guitarra a cuestas, viaja en búsqueda de los lagos cordilleranos.

Cerros chatos, erosionados por un viento de milenios, son el telón de fondo que enmarca la salida de Ingeniero Jacobacci. El coche comedor todavía está cerrado, y el frío invade otra vez los vagones, a pesar, incluso, de las estufas.

Por momentos el trencito corre «alocadamente» a casi 40 kilómetros por hora, en una zona yerma en la que no se advierte la presencia humana. Una

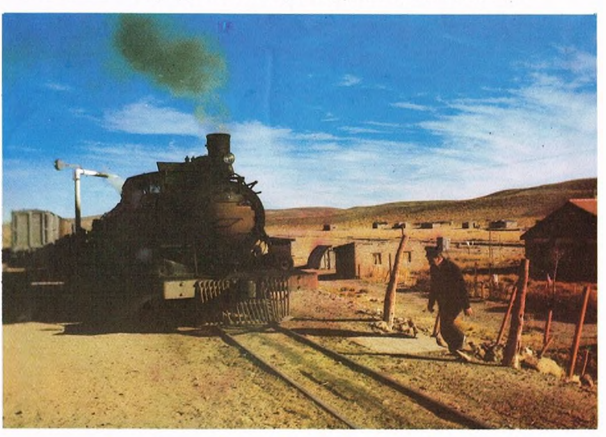


El tren suele despertar admiración en los jóvenes viajeros. Una forma de asomarse a un pasado glorioso y romántico.

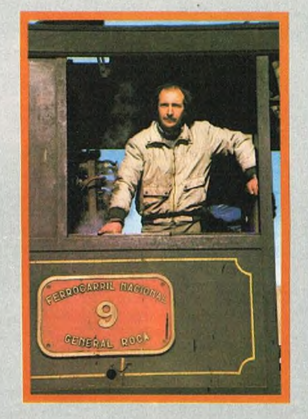


Son cada vez más numerosos los «coleccionistas» de trenes. Personajes que se largan por el mundo a la búsqueda de estos postreros «dragones» de fuego y humo para fotografiarlos. Llegan desde países lejanos. Y cuando descubren a nuestro trencito de la Patagonia, que arrastra por desiertas estepas coches de pasajeros o de carga, no pueden ocultar su asombro.

débil luz solar alarga la sombra rectilínea de «La trochita». La máquina brama en las subidas y su chimenea lanza desesperadas bocanadas de vapor y humo gris plomo. Una pendiente salvadora acelerará nuevamente su ritmo hasta alcanzar su machacona velocidad crucero de 36 kilómetros horarios. Toda una audacia. Al llegar a una estación la máquina es trasladada hasta la bomba de agua como si se tratara de un caballo sediento. Los pasajeros aprovechan la pausa para devorar una sopa humeante en el atestado, y por suerte abrigado, vagón comedor. En un galpón de máquinas varias locomotoras descansan. Entre ellas se advierten varias Henchell y también alguna Baldwin, de origen norteamericano. El deterioro de algunas de ellas marca el paso de los años que, sumado a las contingencias de descarrilamientos, han minado su estructura.



Luis García: la vida en la vía.



«Yo soy maquinista ferroviario. He nacido en la Patagonia. Fui a conocer Buenos Aires y allí me inicié en la carrera de conducción, en los talleres de Remedios de Escalada. Luego pasé por La Plata, donde me recibí de maquinista. Y de allí volví nuevamente a la Patagonia. Soy casado, tengo dos hijas. Mi señora trabaja en la escuela.

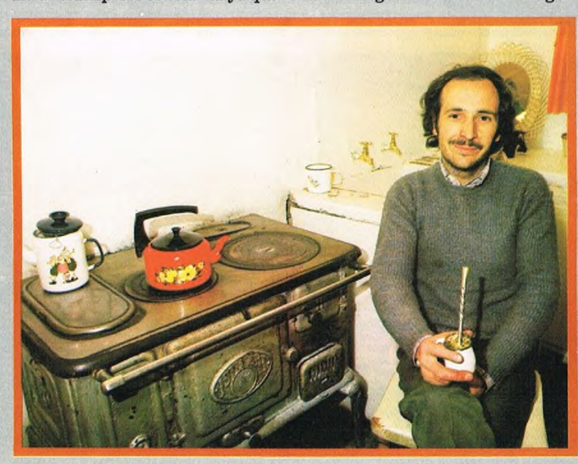
Me gusta la Patagonia porque es tranquila, y además tengo este trabajo. En "La trochita", comúnmente llamada. Manejo una locomotora que vino al país aproximadamente en 1905, una de las primeras que llegaron. Algunas son de origen alemán, las Henchell, y otras de origen americano, o sea de Norteamérica, armadas en Filadelfia. Esto representa para nosotros una fuente de trabajo. Es un medio de transporte y un medio de comunicación entre los pueblos de la línea sur. Une Ingeniero Jacobacci con la localidad de Esquel. Estaciones intermedias tenemos en El Maitén y Cerro Mesa, dos pueblos que deja esta trochita a su paso.

La gente usa el tren para viajar. Mucho más en invierno, cuando las rutas están cortadas y el único medio de transporte es esta vía ya que ni los automóviles ni los camiones pueden transitar por los caminos. Es el único ferrocarril de esta medida que queda en el mundo. Su trocha es de 0,75 centímetros, y las máquinas son las únicas que están circulando en este momento. Esta trochita tiene que tomar agua cada 40 kilómetros. Porque trabaja con agua y petróleo. Y es común que en el paraje Ojo de Agua, a 45 kilómetros de Jacobacci, al hacer temperaturas muy bajas, se congele el hidrante y tiene que ir el hombre de la estación unas cuatro o cinco horas antes, a comenzar a prenderle fuego. Y a darle calor al agua para que se pueda descongelar. Y así se puede asistir a esta locomotora. Ha ocurrido muchas veces que no se ha podido tomar agua y se ha tenido que ir a suplir agua a otra estación. Yo recuerdo que en el año 1973 la temperatura llegó a los 32 grados bajo cero.

Con la máquina hay que tener cuidado, porque los materiales son un poco viejos y hay que manejarla con mucha atención. Yo recuerdo que en el año 1975, cuando era foguista, salimos de Cerro Mesa con un tren como a las 18 horas. Y nos agarró la noche subiendo a un paraje que llamamos Aguada Troncoso. La locomotora venía mal. Tuvimos que fraccionar el tren e ir a completar agua. Cuando regresamos a la formación, las mandíbulas de enganche de la trocha no cerraban y el tren se puso en movimiento solo. Como es todo pendiente, cobró velocidad. La gente –unos treinta pasajeros–, que no conocía mucho este medio de transporte, se asustó, y no atinó siquiera a detener la marcha con el freno de mano. En una curva llamada "El 111" que es la más peligrosa, la formación saltó de las vías, y los vagones fueron a parar al campo. No quedó ningún vidrio sano, pero por suerte no tuvimos que lamentar ningún herido grave. Sólo algunas personas quebradas y con lastimaduras. Quedó un solo coche parado. Pero la gente del comedor se lastimó mucho, entre ellos el actual encargado.

Pero no fue nada grave. Solamente un susto.

Pero nosotros a esta vía le tenemos un cariño especial. Aunque a veces estamos dos o tres semanas aislados y no se puede pasar por la nieve. Nos ha dado muchas alegrías. Hemos compartido cosas con gente del sur. Hemos funcionado a fuerza de pulmón. A fuerza de mucho cariño y amor por la gente. Porque no existen demasiados medios para agilizar el servicio, se suplen con la parte humana. Por ejemplo, compartir en invierno los asados en los vagoncitos. Yo pienso que si nos dijeran que cierran la trocha, nos pondríamos a llorar».



En el trayecto se ven las más variadas formas de vida y de paisajes.





Un silbato estremece la noche cuando el trencito se acerca al andén. Bajo sus faroles, el humo envuelve a los pasajeros en una estela de plata. En sus vagones, turistas de todo el mundo se mezclan con resignados habitantes de la Patagonia.

Nuevamente en marcha, el tren hace sonar su silbato. Una tropilla de caballos avanza delante, y al oírlo se dispersa por el campo en precipitado galope. Mientras impide la estampida, un baqueano saluda a los pasajeros.

Agua, amor y petróleo son los tres combustibles que empujan este tren de lento pero seguro jadeo. Agua que la locomotora –o las dos locomotoras, según los casos– carga en cada una de las paradas. Amor de maquinista, guardas y foguistas. Petróleo –diez toneladas por viaje– que el mismo tren transporta en dos vagones tanques. En Ingeniero Jacobacci, Cerro Mesa, El Maitén y Esquel, sendos depósitos de combustible garantizan el abastecimiento que requiere este vital medio de transporte.

Y así sigue hilvanando en cada viaje una nueva historia de amores y esperanzas. Porque entre muchas otras cosas, el trencito suele ser también el medio para que gran cantidad de jóvenes argentinos descubran año a año uno de los rostros más ocultos de nuestra geografía.

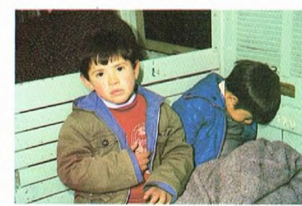
Sin duda un inmejorable comienzo para que tantos chicos que lo utilizan durante sus vacaciones contemplen desde el interior de estos vagones, que se reconstruyen puntualmente cada cinco años, paisajes sorprendentes, costumbres inéditas, ingredientes de vidas tan extraños para ellos, como los que pueden transcurrir en los países más lejanos de nuestro planeta.

Un cronista de viajes ferroviarios, Angel Lamas, describió así un viaje en «La trochita»:

«Corríamos por una zona semidesértica, en la que a excepción de una casita al pie de un cerro, no había vestigios de la presencia humana. Nada más que la vía y ese terreno cubierto



Estación Esquel: la vieja terminal. Aquí culmina un viaje para el recuerdo.





de arbustos tan variados de la Patagonia. El tren, con su máquina humeante, ponía la única nota de vida en este paisaje. Parecía imposible que una máquina de ese tamaño tuviese la fuerza como para arrastrar tantos vagones. En las cuestas se notaba más su esfuerzo, y despedía una negra columna de humo que se elevaba al cielo. En las pendientes tomaba velocidad empujada por los coches, que se sacudían constantemente».

Más adelante, este enamorado del trencito patagónico recuerda cómo, de pronto *«empezamos a ver, a lo lejos, el Cerro Mesa, formación montañosa de paredes casi rectas y cumbre totalmente plana. El tren corría haciendo equilibrio sobre esa vía estrecha, que tomaba rumbo al cerro subiendo por una larga colina. Repercutía en las laderas su marcha y al pasar el punto más elevado, empezó a descender en cerradas curvas, en las que la máquina era visible sin necesidad de asomarse. Gemían las llantas de los coches con la presión de los frenos».*

El paisaje y la gente.

A lo largo de la vía se observan estancias, aldeas minúsculas, caseríos aislados. El trencito merodea esas plácidas existencias sin alterar su bucólico ritmo de vida. Incorporado al paisaje. Hilvanándolo a través de seiscientas curvas, en una misión de comunicación humana invalorable, que tiene pocos antecedentes en el país.



El recorrido depara sorpresas continuas a los pasajeros y exige la atención permanente de los conductores del tren. A veces es recto, otras sinuoso, con curvas extremadamente cerradas.



Cuando las ruedas patinan, el foguista echa arena sobre los rieles. Varias paladas aseguran la tracción. Así, se pueden sortear las pendientes.

A veces toma velocidad. Si esto sucede, y supera los 40 kilómetros por hora, los pasajeros temen un descarrilamiento.



Envueltos en sus ponchos, parcos y de piel curtida, a pie o a caballo, hay hombres que se aproximan hasta la locomotora para intercambiar unas palabras con Luis García. Para dejarle algún recado. O algún mensaje para un familiar. Ellos saben que esa mole palpitante es portadora de un vínculo casi excluyente con la lejana, casi inaccesible vida de las ciudades. Cada gesto, cada palabra, cada mirada, forman parte de una rutina cotidiana, de un ritual que García conoce y valora. Porque sabe que con su sacrificada existencia, esos paisanos son en definitiva el reaseguro de la vida en esos espacios vacíos que se prolongan por miles de kilómetros cuadrados hasta el Estrecho de Magallanes. Y no duda en detener el tren en medio del campo para brindar también ese servicio. Un servicio que no figura en los planes del ferrocarril.

Y así nuestro tren seguirá su camino. Habitado por hombres enteros que saben que en él no sólo se achican las distancias sino se entablan momentos trascendentes de la vida misma. Y en Esquel, cuando los estudiantes y los mochileros se acerquen a su estación para sacar pasajes de regreso, culminará esta historia de rieles, hombres y trenes. Un viaje de amor hacia el corazón mismo de nuestro sur.

Cuando la noche arropa los silencios, cuando todo parece dormir, allá en el sur un tren seguirá su viaje. Con su esfuerzo y el de sus intrépidos tripulantes marcharán nuestros deseos de que el país asista a amaneceres cada vez más propicios. Si un tren encarna las fantasías infantiles, este tren de carne y hueso representa un viaje que los argentinos jamás debemos interrumpir: ése que nos lleve hacia nuestros propios, interiores territorios.

Salta: la gente, la riqueza, la vida.



Población: 662.369 habitantes.

Densidad de población: 4,30 habitantes por kilómetro cuadrado.

Dónde está la gente: Ciudad de Salta: 294.113 habitantes.

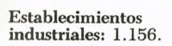
Departamentos más poblados: General Güemes: 29.107 habitantes; Metán: 30.881 habitantes; Rosario de la Frontera: 20.633 habitantes; General José de San Martín: 80.617 habitantes; Orán: 76.365 habitantes.

Los que nacen: 24.137 al año (1979).

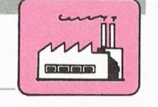
Los que mueren: 5.235 al año (1979).

Mortalidad infantil: 72 por cada mil nacimientos.

División política: La provincia está dividida en 23 departamentos: Santa Victoria, Iruya, General José de San Martín, Orán, Rivadavia, Anta, Metán, Chicoana, Cerrillos, La Capital, General Güemes, La Caldera, Lerma, La Poma, Los Andes, Cachi, La Viña, Molinos, San Carlos, Cafayate, Guachipas, Rosario de la Frontera y Candelaria.



Industria y comercio.



Establecimientos industriales: 1.156.

Personal ocupado por la industria: 10.938.

Establecimientos de comercio y servicios: 11.074.

Personal ocupado en comercio y servicios: 35.591.

Producción minera de 1980.



Minerales metalíferos (en toneladas)	
Cobre	450
Plomo	410

Minerales no metalíferos y rocas útiles (en toneladas)	
Boratos	150.823
Yeso	1.724
Arenas para construcción	55.610
Caliza	27.403

Principales cultivos.



Campaña 1984-1985 (en toneladas)	
Maíz	238.700
Caña de azúcar	1.478.800
Tabaco	20.600
Banana	123.000
Naranja	49.600
Mandarina	13.600
Limón	24.400

La ganadería.



Censo ganadero de 1977 (en miles de cabezas).	
Bovino	693.700
Ovino	305.200
Porcino	72.000
Equino	77.300

El fruto del bosque.



(en toneladas).	
Rollizos	65.117
Leña	89.555

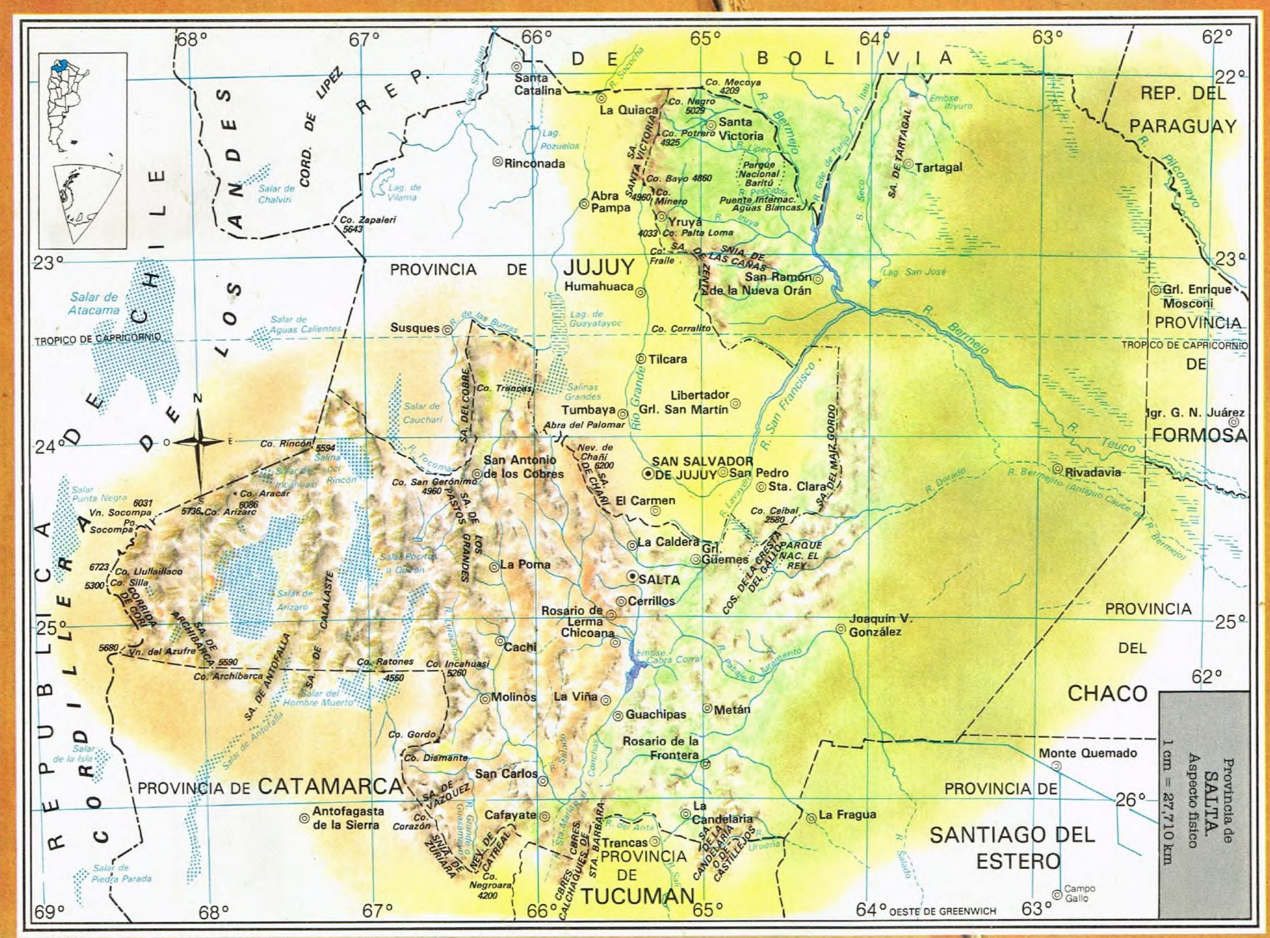
La energía.



Petróleo extraído: 204.927 metros cúbicos anuales. **Gas natural:** 920.388 metros cúbicos anuales.

Principales represas (en funcionamiento al 31-12-79)

Nombre	Población más cercana	Capacidad (en metros cúbicos)	Destinos
Itiyuro	Pocitos	80.000.000	irrigación/ navegación
Cnel. Moldes Nº 2	Coronel Moldes	1.200.000	irrigación
Campo Alegre	La Caldera	44.000.000	irrigación
Las Lomitas	Coronel Quijano	7.000.000	irrigación/ navegación
General Belgrano (Cabra Corral)	Coronel Moldes	3.000.000.000	irrigación/ hidroelectricidad



Provincia de
SALTA.
Aspecto físico
1 cm = 27,710 km
REP. DEL PARAGUAY
PROVINCIA DE FORMOSA
PROVINCIA DEL CHACO
PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO
PROVINCIA DE TUCUMAN
PROVINCIA DE CATAMARCA
PROVINCIA DE JUJUY
REPUBLICA DE CHILE
REP. DE BOLIVIA
CORDILLERA DE LOS ANDES
CORD. DE LIPEZ
TROPICO DE CAPRICORNIO
OESTE DE GREENWICH
SALTA
SAN SALVADOR DE JUJUY
Tartagal
Rivadavia
Grl. Enrique Mosconi
Igr. G. N. Juárez
Monte Quemado
Campo Gallo
Joaquín V. González
La Fragua
Metán
Rosario de la Frontera
La Candelaria
Guachipas
Cerrillos
Rosario de Lerma
Chicoana
La Viña
Cafayate
San Carlos
Molinos
Cachi
La Poma
San Antonio de los Cobres
Susques
Tilcara
Humahuaca
Abra Pampa
La Quiaca
Santa Catalina
Rinconada
Yruyá
Santa Victoria
San Ramón de la Nueva Orán
Libertador Grl. San Martín
San Pedro
Sta. Clara
Grl. Güemes
La Caldera
El Carmen
Tumbaya
Abra del Palomar
Antofagasta de la Sierra
Trancas
R. Pilcomayo
R. Bermejo
R. Teuco
R. San Francisco
R. Salado
Río Grande
Salar de Atacama
Salar de Arizaro
Salinas Grandes
Parque Nacional Baritú
Parque Nac. El Rey